

# 県土強靱化対策特別委員会会議記録

県土強靱化対策特別委員長 近藤 和義

## 1 日 時

平成28年6月29日（水） 午後1時00分から  
午後1時37分まで

## 2 場 所

第3委員会室

## 3 出席した委員の氏名

近藤和義、元吉俊博、吉富英三郎、古手川正治、毛利正徳、三浦正臣、尾島保彦、  
玉田輝義、久原和弘、堤栄三、森誠一

## 4 欠席した委員の氏名

な し

## 5 出席した委員外議員の氏名

な し

## 6 出席した執行部関係の職・氏名

企画振興部長 廣瀬祐宏 ほか関係者

## 7 会議に付した事件の件名

別紙次第のとおり

## 8 会議の概要及び結果

- (1) 東九州新幹線調査の結果について調査した。
- (2) 県外所管事務調査の行程を決定した。

## 9 その他必要な事項

な し

## 10 担当書記

政策調査課調査広報班 主幹 内田潔  
政策調査課政策法務班 主査 熊野彩

# 県土強靱化対策特別委員会次第

日時：平成28年6月29日（水）

場所：第3委員会室

## 1 開 会

## 2 付託事件の調査

(1) 東九州新幹線調査の結果について

## 3 協議事項

(1) 県外所管事務調査について

## 4 閉 会

## 会議の概要及び結果

**近藤委員長** それでは、ただいまから委員会を開きます。

本日の委員会は、執行部が行いました東九州新幹線調査の結果について調査します。

それでは、東九州新幹線調査の結果について説明をお願いします。

**廣瀬企画振興部長** 委員の皆様には、日ごろから県政の諸課題に対しまして、ご指導、ご鞭撻をいただき、御礼申し上げます。

東九州新幹線は、昭和48年の基本計画路線への指定以後、進捗が見られませんが、近年新幹線を取り巻く環境、状況等は、県内外で大きく変化しております。

北陸新幹線の金沢延伸に続き、北海道新幹線が新函館北斗まで開業するなど、整備計画路線が順次開業に向かっています。こうした状況を受け、四国各県や山形県では、四国新幹線や奥羽・羽越新幹線の整備計画路線への格上げに向けた活動が活発化しています。本県では、東九州自動車道が全線開通しまして、九州の東の玄関口としての新たな広域交通のあり方について検討を開始したところであります。

東九州新幹線についても、整備を進めるべきかどうか決断しなければいけない時期に来ており、昨年度4県1市で構成する東九州新幹線鉄道建設促進期成会において費用対効果などの基礎調査を行ったところであります。

本委員会では、その基礎調査結果の詳細につきまして、担当課長から説明いたします。どうぞよろしくをお願いします。

**土田交通政策課長** それでは、私のほうから、東九州新幹線鉄道建設促進期成会において行われました東九州新幹線調査の結果概要についてご報告を申し上げます。

この調査につきましては、4県市で構成されます期成会におきまして、野村総合研究所さんに委託し実施をしたものでございます。

今回の調査では、お手元の資料にございますように、大きくルート、所要時間、需要予測、費用対効果等についてまとめていただきました。

そのうち主な項目について、お手元の資料をご参照いただきながらご説明さしあげたいと思います。

まず、1ページ目のルートについてでございます。

昭和48年に定められました基本計画におきまして、東九州新幹線は、福岡市を起点とし、大分市付近、宮崎市付近を経由して、鹿児島市を終点というふうにされております。これを踏まえまして、日豊本線をベースとして新幹線の線形を考慮した上で最短コースを設定させていただいております。

続いて、2の所要時間についてでございます。

設定したルートで所要区間の距離を求めました。ごらんいただきますと、380キロメートル、全体としての距離になってございますが、これに近年開業した九州新幹線や北陸新幹線の長野から金沢間などの表定速度であります210キロメートルをもとに推計しております。

それによりまして、1番の上の区間をごらんいただきますと、北九州から大分までは、

現行ソニックで83分かかっておりますが、これが31分となりまして52分の短縮。大分―宮崎間になりますと、現行189分、3時間9分かかっておりますが、これが48分となりまして2時間21分の短縮というふうになります。

2ページ目をごらんいただければと思います。

整備費用についてでございます。

先ほど見ていただいた赤いルートにおいて、橋であるとかトンネルなどの施設整備に要する費用を、まず距離を推計いたしました。その工法ごとに、近年開業した九州新幹線等の事例から単価を推計させまして、それを掛け合わせたものが、左に整備費用として出てまいります。そうしますと、全体として1番下の2兆6,730億円となりまして、大分県内の区間といたしましては9千億円という結果になりました。

ただ、これは全体の整備費用になりますので、図表の4で示しておりますが、地方の負担額というものが別に出てまいります。この整備費用の負担といたしますのは、JRが支払う貸付料を除きまして、その残りを国が3分の2、地方が3分の1を負担することになっております。さらに、3分の1の地方負担の中も、地方債が90%まで充当することが認められておりまして、さらに、その元利償還金の50%から70%が交付税措置されるというスキームになってございます。これらを当てはめて計算いたしますと、大分県内の実質の負担額といたしましては、年間33億円から49億円となります。交付税措置が最大70%まで入ると33億円、50%になると49億円という結果でございます。

続いて、3ページ目をお開きいただければと思います。

需要予測についてでございます。

図表6をごらんいただければと思うんですが、まず、国の将来人口予測を用いて推計したものが上の段、続いて、下のが地方創生の取り組みに基づいて、大分県と宮崎県、人口ビジョンを独自に策定しておりますので、その将来人口予測を用いたものが図表7になってございます。

まず、図表6からですが、国の将来人口予測を用いて2060年に東九州新幹線が開業するものと仮定した場合に、東九州新幹線の利用者がどのぐらいいるのかというものを予測したものがこの数字でございます。

まずは、現在特急を利用している方というのは全て新幹線を利用すると仮定した上で、新幹線ができますと、例えば、東京から大分の所要時間は鉄道利用が短くなります。そうしますと、今、飛行機で東京から来ていた人の一部が新幹線を使うようになるというふうを考えられますので、そういった方が一体どのぐらいいるんだろうかというのを推計したのが、転換需要の枠にある「航空から」というところでございます。

それが1日当たり推計をしますと、大分までが2060年ですと3,350人、高速バスからは2,340人、自動車からは、今、自家用車を使っている人も新幹線を使うだろうと仮定すると1,420人、合計でほかのモードから転換してくる方が7,110人いるということになります。ソニックから転換する人が1万3,910人いると考えられますので、合計を見ていただくと2万1,020人という形になります。これを全区間で見ますと、2060年を見ていただきますと、1日当たりの東九州新幹線の利用者は9,950人となるという結果でございます。

下の図表7、先ほど申し上げましたように、大分と宮崎の独自の人口ビジョンを加味し

てございます。独自の人口ビジョンですと、国の人口推計よりも減少を下げどまらせるという目標を掲げておりますので、当然数値がよくなってまいります。同じ場所を見ていただくと、2060年の部分で見ますと、先ほどの9,950人というのが1万1,240人で、人口増がこの部分にも反映されているという形でございます。

続いて、4ページ目をお開きください。

費用対効果・経済効果等のところでございますが、図表8、9でございます。

先ほどと同じように、図表8は国の将来人口に基づいたもの、図表9が大分県・宮崎県の人口ビジョンを加味したものとなっております。

ちょっと数字が4つありますけれども、2040年と2060年を開業年度で仮定してございます。2040年というのは、今、北海道新幹線が2030年に開業すると国が示しておりますので、仮にそれから10年たって開業した場合を2040年として置いております。2060年というのは、おおむね整備計画の決定からオープンまで大体40年かかるというのが、さっき少し飛ばしてしまいましたけれども、2ページの4ポツに整備期間の事例紹介がありますが、大体40年ほどかかっておりますので、今から44年後の2060年というものを仮置きさせていただきます。

30年間と50年間を両方っておりますが、これは国のマニュアルに基づきまして、こうした費用対効果を出す場合は、30年間と50年間、両方でとってくださいねと書いてありますので、それに基づいて推計をさせていただきます。

例えばということで、2060年から50年間でごらんいただきますと、便益、整備費用でBバイCという形で出しておりますが、便益につきましては3種類で計算をしております。

利用者便益といいますのが、今、利用している方にとってどのくらい新幹線のメリットがあるのかというものを計算したものでありまして、新幹線による所要時間の短縮効果を貨幣換算しております。イメージとしましては、今、大分から小倉まで行っている方が、さっきごらんいただいたように50分ぐらい短縮されます。その方の50分の時間価値を貨幣換算して、それを人数分積み上げたものがここに出てまいります。そうしますと、1兆6,230億円という形になります。

供給者便益というのは、JR側にとってどのくらいの便益があるのかというものを計算したものでありまして、これはソニックから新幹線になりますと特急料金が上がります。加えて、今、飛行機を使っている方が一定程度、新幹線を使うことになるので、新しい需要もJRにとっては生まれてくる。その収入の増加分がまずあります。それに、彼らの営業比率、コストなどを踏まえて比率を掛けたものがここに出てまいりまして、9,960億円ということになります。

事業資産の残存価値といいますのは、これは50年後に新幹線の資産が会計上どのぐらい残っているのかというものを計算したもので、これが2,280億円という形になります。これらを3つ足し合わせまして、2兆8,470億円という総便益となります。

整備費用のほうが2兆6,730億円となっておりますので、これを、BをCで割りますと1.07という数字でございます。

ちなみに、左をずらっと見ていただくと、2040年からだと50年間で1.12、30年間で見ますと、やはり少し便益がその分とれなくなりますので、数字が下がります。

0.88、0.89という形になってございます。

下のほう見ていただきますと、大分県、宮崎県の将来予測を加味した場合ですので、さつきごらんいただいたように、人口を下げどまらせる、目標にしてございますから数値がよくなります。1番右側の欄を見ていただきますと、2060年から50年間で1.36となっておりますので、先ほどの1.07からこのぐらい数値がよくなっていくということになってございます。

このいわゆる費用対効果、BバイCといえますのは、整備新幹線を含む公共事業の評価で主要な指標として用いられているものであります。この値が1.0以上でありますと、事業による総便益が総費用よりも大きいこととなりますので、その事業は妥当ではないかという評価になってございます。

また、最後の5ページ目以降でございますけれども、5ページ目につきましては経済効果の推計をしてございます。

これは直接効果ということで、新幹線の整備費用から用地費を除いた直接の投資額を東九州エリアに投下したときに、九州全体としてどのぐらい経済効果があるのかというものを計算したものでございまして、2兆6千億円から、先ほど見ていただいた整備費用から用地費を除いた額が2兆2,700億円ということになってございます。それで、1次波及効果と2次波及効果ということで、雇用とか原材料の購入による生産額とか、そういう波及効果を全て足し合わせると、6.21兆円という経済効果がありますよという試算をしていただいております。

あと(3)、(4)は、経済的な効果の指摘をしていただいております。今までの事例を見ますと、特に北陸新幹線とかでもご記憶に新しいかもしれませんが、新幹線ができることによって、そもそも流動がふえるということのほか、たくさん報道されて、その地域自体が脚光を浴びると。その結果、観光客数であるとか、観光施設への来場者数とかが大きく伸びるという結果が期待できると言われている一方で、マイナスの効果も指摘していただいております。いわゆるストロー現象ということで、今、大分のアミュプラザでお買い物している人が、時間が短くなったので博多のアミュプラザでお買物をする人がふえるんじゃないかと。その結果、大分の消費が大都市にとられてしまう可能性もありますとか、あるいは、鹿児島ビジネスホテルも苦戦しているところもあるようですけれども、ビジネスの日帰り圏が拡大をしますと、その結果として、宿泊施設でありますとか、支社、支店の立地にマイナスの影響があるかもしれませんよと、そういうところには留意が必要ですよという指摘をいただいております。

また、こちら熊本地震によって少しこういった効果もあるのかなというところも出てまいりましたが、防災面での効果ということで、東九州新幹線ができた場合は、既存の九州新幹線と接続をされてループ状の新幹線ネットワークができてまいります。そうしますと、九州新幹線が仮に運行ができなくなった場合には、東九州新幹線によって縦の移動は確保できるという効果はあるんじゃないかというのを指摘していただいております。

最後の6ページでございしますが、もう1つ新幹線にとって重要な課題であります並行在来線についても事例を研究していただきました。

これまでの整備新幹線を見てもみますと、地元の自治体が第三セクターを設立して、JRから分離された区間についての経営を引き継ぐというのが一般的であるようでございます。

そうしますと、既存のJRの軌道の中に別の会社の軌道が出てくることになりますので、JRとの乗り継ぎ運賃が発生して、利用者にとっては運賃が高くなってしまったりとか、従来の運行本数だと赤字が拡大してしまうということで、ダイヤが間引かれてしまいますとサービス水準が低下するという利用者からの目線のほかに、沿線自治体においては、並行在来線の維持のための財政負担が増加することになっておりますということが指摘をいただいております。

以上が調査結果の概要でございますが、現在この内容につきましては、県民の皆様によく周知をしたいということで、振興局単位で、県内6地域でございますが、説明会を順次行ってございます。これまでに5つの地域で終了しております、実はあした中津市で、北部圏ということで説明会を行います、それで全ての地域の説明会が終了する予定となっております。

説明は以上でございます。

**近藤委員長** ありがとうございます。以上で説明は終わりました。

これより質疑に入ります。

**元吉委員** 整備新幹線ですけど、フリーゲージトレインの話が前ちょっと何かありよったような気がするんですけど、例えば、そのフリーゲージでいったらどうなるのかというのは、まだ全然、検討課題には上がっていないんですか。

**土田交通政策課長** フリーゲージについては、長崎ルートの方で採用される予定となっておりますけれども、先日報道ベースによりますと、ちょっとその技術開発が難しく、実用化のめどがまだ立っていないと。一方で、長崎ルートの開業をさせるために、リレー方式という形で開業を目指すというのが政府与党の方針として報道ベースでは承知しております。

つまり、リレー方式はいわゆる乗りかえです。乗りかえで、在来線を挟んで端っただけ新幹線を走らせるということですので、フリーゲージ自体につきましては、まだ技術開発のめどが立っておりませんので、今回の調査でもそこは考えずに、フル規格での調査をさせていただきます。

**元吉委員** はい、わかりました。

**近藤委員長** ほかに。

**堤委員** 西九州ルートが開業しているんだけど、あそこは時間的な問題、つまり、博多から鹿児島までの時間の問題と、あと費用はどうであったのか。当初、費用対効果はどうであったのかということが1つ。

それと、早い話、東九州になると大分、宮崎で、鹿児島はもう西九州ルートがあるよね。福岡は九州新幹線があるやろ。そうすると、温度差はあると思うのね、いろいろ県によっては。そこら辺はどういう状況かということ。あと、宮崎とか福岡はこういう調査をしているのかどうか、これをちょっと教えて。

**土田交通政策課長** 1点目の、西九州ルートのBバイCがどうだったかはというのは、ちょっと手元に持ち合わせていないので、後でご報告をしたいと思います。

もう1点の、福岡県と鹿児島県の関係ですけど、今回の調査自体は4県1市でやりましたので、当然、東九州新幹線を一緒に整備計画の格上げに向けて動いていこうという方向性は一致しておりますので、彼らとしても、西側と東側に両方新幹線があるというの

はメリットとして感じていただいているんじゃないかと思っておりますし、一方で、九州地方知事会でも同じように東九州新幹線の整備計画の格上げについて、毎年度要望をしておりますので、同じスタンスで動いていただいているのかなというふうに思っているところです。

**堤委員** あと、西九州の時間は。博多から。

**土田交通政策課長** それも、今、手元にないので、ご報告申し上げます。

**堤委員** 結局、人口ビジョンについても宮崎がかなり低いよね。そういったときに、宮崎県としては、人口予測があったとしても、大分県よりか利用が少ないという状況の中で、宮崎県としては、大分県と同じように新幹線というのは必要と、県自身は真剣にそういうふうに思っているのかな。これがちょっとよくわかんないけど。

**土田交通政策課長** 我々が宮崎県と今回の調査も含めて連携をさせていただいております。特に東九州新幹線の期成会の幹事県は宮崎県になりますので、今回の調査も幹事県として主導させていただいておりますので、宮崎県としても整備計画の格上げに向けて一緒に努力していただいていると思っております。

**堤委員** 2. 7兆円という、今現在これまでのやつの推計でこれだけかかるだろうと。大分県の負担が89億円、そういうふうな数字でした。しかし、これは当然、将来的な問題というのは出てくるわね、資材の高騰だとか、または下落だとか。いろんなその経済状況によって、これらの数字というのはかなり変動すると思うんだけど、そこら辺は何らかの対策というのは、今後どういうふうな経済状況にあって対応していくというのは出ているの。

**土田交通政策課長** 今回は考えられる要因は入れていただいておりますけれども、今回のイギリスのEU離脱とか、それに伴う為替の変動でいろいろなコストが変わってくるであろうとか、そういう予想し得ないものについては当然入っておりませんので、今回は現時点で予想できるものについては入れていただいているという理解でございます。

です、この前提条件が大きく変わるような事態が生じていて、かつ、その時点でまた県民の皆様にご覧いただくデータをお示しするような事態になれば、その時点でのデータを踏まえて改めて調査をしていただくのかなというふうに思っております。特に今回は、今まで東九州新幹線については何のデータも持ち合わせておりませんでしたので、初めての調査でございます。ですので、あくまで基礎的な部分を調査した上で、それを県民の皆様にご披露して、こういうプロジェクトがあると、それについてはこのような整備費用とかメリットがあるよと、課題もこういうのがあるよというのをつまびらかにした上で、まずはご説明をして議論していただくという趣旨でやっております。

**堤委員** 5地域で説明会をしたのかな。意見的にはどういう意見が出たの。

**土田交通政策課長** 説明会の中では、まず今ご説明したような内容を説明して、その後、質疑応答という形でお受けしております。

今まで5地域やってきましたが、毎回一、二件、質問、ご意見ありましたけれども、まず、おおむね好意的な意見が多かったです。その中では、例えば関西に目を向けたときには、その間に大阪だけではなくて広島とか岡山という大きな都市もあって、そこが短い時間でつながれる効果というのもありそうだよというご意見でありますとか、あるいは、より好意的なご意見ですと、スピードを早めるためには地元としてはどういうことを



したらいいんでしょうかという踏み込んだご意見もありました。

一方で、駅とかルートについての質問もございまして、駅をどのぐらいの場所に想定していますとか、あと、ルートについては日豊本線沿いを想定しているようですけども、要は、日田のほうのルートは考えられないんですかというようなお声もございました。

あと、客観的なご意見としては、豊予海峡との関係ですね、四国新幹線として豊予海峡をつなぐというプランもあるようだけれども、そこの関係はどうなんでしょうかとか、そういったご意見を頂戴してございます。

**堤委員** まだありますけれども、いいです。

**近藤委員長** そのほかに。

**玉田委員** 今の関連で、各会場での説明会の参加者はどのくらいおったかというのがもしわかれば教えてください。それが1つ。

もう1つは、地方負担額で、これは大分県内とか書いていますけれども、市町村の負担額というのが数字的にどうですか。以上2点。

**土田交通政策課長** 1点目につきましては、今まで5地域やらしていただきました。順繰りに申し上げますと、全体向けも含めて中部地域でトキハ会館でやらせていただいたときは200名ございました。南部、佐伯でやらせていただいたときは58名でございました。西部、日田でやらせていただいたときは16名。東部、別府でやらせていただいたときは34名で、豊肥地区、竹田でやらせていただいたときは16名でございました。

市町村分の負担につきましては決まっております。負担が発生する可能性はあります。過去の例を調べてみますと、県と駅が置かれている市町村で負担をしている例と、全県で負担をしている例、パターンが幾つかあるようですので、それはそれぞれの県で地元との協議の中で決まってきたものと理解しています。

**近藤委員長** ほかに。いいですか。

〔「なし」と言う者あり〕

**近藤委員長** それでは、ほかにご意見もないようですので、これで東九州新幹線調査の結果について終わります。

執行部ありがとうございました。

〔企画振興部退室〕

**近藤委員長** それでは次に県外調査の日程案等について、事務局から説明をさせます。

〔事務局説明〕

**近藤委員長** はい、ただ今事務局から説明のあった県外調査の日程案等については、いかがでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

**近藤委員長** よろしいですか。それではそうさせていただきます。そのほかに何かございませんか。

〔「なし」と言う者あり〕

**近藤委員長** ほかにないようですので、これをもって本日の委員会を終わります。お疲れさまでした。

